Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1626

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *onveilige situaties op de vaarwegen door onderbezetting bij verkeersleiding Rijkswaterstaat* (ingezonden 27 februari 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 19 maart 2015).

Vraag 1
Wat is uw reactie op de uitzending van het NOS-journaal waaruit blijkt dat verschillende verkeersleiders die verantwoordelijk zijn voor de binnenvaart zich zorgen maken over onderbezetting?[1]

Antwoord 1
De doelstelling van Rijkswaterstaat is vlot en veilig verkeer op de vaarwegen met efficiënte en effectieve inzet van mensen en middelen. Gebleken is dat efficiëntere inzet mogelijk is. Dat betekent dat hetzelfde werk uitgevoerd kan worden met minder mensen. Rijkswaterstaat vermindert de komende tijd landelijk het aantal medewerkers via natuurlijk verloop. De serviceverlening en veiligheid zijn daarbij gewaarborgd.
De zorgen van verschillende verkeersleiders dat deze veranderingen hebben geleid tot onderbezetting zijn mij bekend. Rijkswaterstaat houdt de situatie nauwlettend in de gaten. Als er onderbezetting ontstaat door ziekte, opleiding en trainingen en vacatures dan worden maatregelen genomen om het serviceniveau voor de binnenvaart op peil te houden. Medewerkers worden dan flexibel ingezet (uitwisseling tussen verkeersposten) en er wordt geprioriteerd in de werkzaamheden. Administratieve taken worden tijdelijk niet uitgevoerd. De prioritaire inzet richt zich dan op de begeleiding van de scheepvaart of de bediening van bruggen en sluizen.

Vraag 2
In hoeverre deelt u de mening dat een goede bezetting van verkeersleiders de veiligheid voor de binnenvaart vergroot?

[1] NOS Achtuurjournaal, 15 februari 2015

ah-tk-20142015-1626
ISSN 0921 - 7398
'S-Gravenhage 2015

Antwoord 2
Verkeersleiders spelen een belangrijke rol bij de veiligheid en doorstroming op de vaarwegen. De bezetting van de verkeersposten wordt afgestemd op het benodigd serviceniveau. Dat betekent dat die wordt aangepast aan de vraag en corridorgericht is (op een heel traject).
Daarnaast wordt rekening gehouden met technologische vernieuwingen in de binnenvaart, die de veiligheid verder vergroten. Schepen krijgen steeds meer en betere informatie aan boord door onder meer AIS (een systeem waarbij schepen zichtbaar zijn voor elkaar zodat tijdig geanticipeerd kan worden op de ontmoeting met andere schepen en deze veilig gepasseerd kunnen worden, dat vanaf 1 december 2014 verplicht gesteld is op het stroomgebied van de Rijn. De overige binnenwateren volgen later) en elektronische vaarkaarten (informatie over vaargeul, markeringen, bebording, bruggen en sluizen).

Vraag 3
Klopt het dat de schepen van Rijkswaterstaat veel vaker dan voorheen aan de kant liggen, in plaats van dat deze patrouilleren over de wateren? Kunt u aangeven hoeveel vaaruren deze schepen in 2014 hadden en dit vergelijken met 2013 en 2012?

Antwoord 3
Rijkswaterstaat draait minder vaardiensten dan voorheen. Rijkswaterstaat zet capaciteit aan mensen en middelen namelijk zo efficiënt en zo risicogericht mogelijk in bij de uitvoering van zijn taken, waarbij opgemerkt wordt dat voor het «varend bedrijf» net als voor geheel Rijkswaterstaat een taakstelling geldt. Bij het bepalen wanneer welk schip wordt ingezet wordt niet naar één stuk vaarweg gekeken, maar naar een hele corridor. Schepen en dus ook het personeel zijn in een groter gebied actief.
De gevraagde vergelijking is niet direct opvraagbaar. Het vergelijken van het aantal vaaruren over de verschillende jaren kost meer tijd en zal ik binnen 5 weken aan de kamer opsturen.

Vraag 4
Hoe vaak gebeurt het dat een binnenvaartschip geen contact kan krijgen met de verkeersleiding van Rijkswaterstaat, zoals verteld wordt door een verkeersleider aan de Gelderlander?[2]

Antwoord 4
Verkeersposten moeten bereikbaar zijn. Mocht dit bij hoge uitzondering niet het geval zijn dan roept Rijkswaterstaat schippers op daarvan melding te doen. Er wordt dan uitgezocht waarom er geen contact tot stand is gekomen. Er zijn mij drie klachten van schippers over de bereikbaarheid van verkeersposten bekend, die in januari en februari via de landelijke informatielijn van Rijkswaterstaat zijn binnengekomen.

Vraag 5
Deelt u de mening dat het recente ongeluk op de Westerschelde voorkomen had kunnen worden wanneer er meer capaciteit zou zijn geweest bij de verkeersleiding? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 5
De twee recente incidenten op de Westerschelde zijn nog in onderzoek bij de politie. Daar loop ik niet op vooruit. Beide incidenten vonden overigens plaats in het beheersgebied van de Vlaamse verkeerscentrale in Zandvliet, en dus niet binnen het beheersgebied van de Nederlandse verkeersposten.

Vraag 6
Hoeveel fte's (fulltime-equivalent) waren er in 2010 beschikbaar bij de verkeersleiding van Rijkswaterstaat voor de vaarwegen en hoeveel is dat voor 2015?

---

[2] De Gelderlander, 17 februari 2015, http://www.gelderlander.nl/algemeen/binnenland/zorgen-over-veiligheid-scheepvaart-1.4768759

Antwoord 6
Het betreft de onderstaande fte's voor 2010 en 2015:

2010:
228 fte op de vaartuigen
231 fte verkeersleiders (verkeersposten)

2015:
197 fte op de vaartuigen (uiteindelijk 181 fte in 2018)
200 fte verkeersleiders (verkeersposten, uiteindelijk 189 fte in 2018)

Vraag 7
Vindt u het niet ongehoord dat de eisen aan binnenvaartschepen tot in het absurde worden doorgevoerd terwijl de overheid het veiligheidsniveau fors naar beneden schroeft als het gaat om de verkeersleiding?

Antwoord 7
Het moge duidelijk zijn (zie ook het antwoord op vraag 2) dat het veiligheidsniveau op de Nederlandse vaarwegen onverkort hoge prioriteit heeft.